

Parkeringspolitikk. Er det noe å satse på?

Siv.ing. Jan Usterud Hanssen
Transportøkonomisk institutt
juh@toi.no

Gjennom mange år har vi fulgt med på hvordan parkering inngår i kommuners og regioners planlegging og transportpolitikk. Til tross for at det dreier seg om et viktig virkemiddel på flere politikkområder, har parkeringstilbudet i stor grad blitt privatisert. Derved har myndighetene etter hvert fått sitt handlingsrom stadig mer begrenset fordi man ikke så lett kan påvirke hvordan eksisterende parkeringsplasser brukes. Dette innlegget bygger på en sammenstilling av hva vi har erfart å være praksis og hva vi mener kan gjøres hvis man ønsker å benytte parkering som virkemiddel til å begrense biltrafikken i byområder.

Hittil er det få byer som har tatt opp temaet i full bredde, men vi ser en tendens til at dette endrer seg. Noen byer har nå fått en mer helhetlig parkeringspolitikk.

Innledning

Svaret på tittelen ovenfor er: JA. Vi bør absolutt satse på parkering som virkemiddel. Men så kan vi diskutere lenge hvordan slik satsning skal skje. Parkeringspolitikken omfatter tiltak som kan benyttes som effektive virkemidler innenfor en rekke politikkområder, men det kan være komplisert. Erfaringsmessig er det også til dels svært kontroversielt. I hvert fall når det dreier seg om restriksjoner og prising. Det kan de som skal overvåke og håndheve byenes gjeldende regler fortelle mye om. Derfor krever det god kunnskap og motivasjon for å få lokale beslutningsfattere – politikerne – med på å gjennomføre tiltak som en stor andel av velgerne anser å være nærmest uakseptable. I hvert fall hvis de selv og deres egen bilbruk blir berørt.

Utbygging av parkeringstilbudet innebærer at vi samtidig legger til rette for (økt) bilbruk. Det gjelder også hvis det legges til rette med egne plasser for såkalt miljøvennlige biler drevet med elektrisitet eller hydrogen.

Vanligvis er det **bilbruken** som både areal- og trafikkplanleggere er opptatt av. Det skaper trafikk- og miljøproblemer og svekker grunnlaget for et godt kollektivt transporttilbud. Derfor er det ønskelig å redusere bilbruken. Da skal man ikke glemme at nesten all bilbruk starter og ender på en parkeringsplass. Det er altså nødvendig med et parkeringstilbud ved ulike målpunkter for at bilen skal kunne brukes. Dette tilbudet kan og bør styres bedre enn det ofte gjøres i dag.

Bilholdet er mindre alvorlig i denne sammenhengen - i hvert fall hvis vi avsetter plass til at bilen kan stå ubenyttet. Dette kan med fordel tilrettelegges nær bileierens eller -brukerens bolig. Men det bør også tydeliggjøres om parkeringsplassens kostnad utgjør en udefinert andel av boligkostnaden eller om den skal synliggjøres som en bilholdskostnad.

Parkering innebærer egentlig at bilen "lagres" mens den ikke brukes. Bilen brukes til transport i gjennomsnitt ca én time per dag. Dvs. den er parkert 96 % av døgnet. Likevel er vi mest opptatt av å diskutere utfordringene som er knyttet til den korte tiden bilen brukes. Vi bygger

ut kapasiteten og standarden på veinettet i håp om å redusere kjøretiden – med et resultat som synes å bli at den samlede kjøretiden per døgn er uendret, men vi får kjørt lengre på samme tiden (Denstadli et al 2006). Kanskje vi også får parkert flere forskjellige steder. Krav til (eller ønsker om) parkeringsdekning kan bidra til at kjøreavstandene øker fordi parkeringsplassene bidrar til at vi får et mer spredt utbyggingsmønster.

Parkering som virkemiddel

Økonomer vil ofte fremheve vegprising/rushtidsavgifter eller rett og slett bomavgifter som det beste tiltaket hvis man vil styre eller begrense trafikken. Mens vi venter på at dette skal få gjennomslag, kan arealplanleggerne og andre aktører bidra med sitt virkemiddel som består i å ta parkeringspolitikken på alvor. Parkering trenger ikke å bli ansett som ”second best”. Selv om parkering er et effektivt virkemiddel, er det vanskelig å finne eksempler på byer som tar opp temaet i full bredde og benytter de mulighetene det gir.

Parkering gir en rekke styringsmuligheter både på overordnet og detaljert nivå og kan derfor tilpasses lokale og spesielle situasjoner. Tiltakene kan dreie seg om begrensning av antall plasser, rene forbud, regulering av parkeringens varighet, hva slags kjøretøy som tillates på de ulike plassene, avgifter, mv. Parkering gir også grunnlag for næringsvirksomhet. Det er ikke vanskelig å få et privat selskap til å ta seg av driften av selv en liten parkeringsplass.

Grunnlaget for hvilke muligheter som ligger i den kommunale parkeringspolitikken er de statlige føringer som gis gjennom lovverket, uttrykte målsettinger og kanskje også de signaler nasjonale myndigheter selv gir i egen parkeringspraksis.¹

I en slik sammenheng kan det for øvrig være behov for å klarlegge hvilke nasjonale målsettinger man har for miljø og avklare forholdet til lokal bilbruk. I Norge har vi i det nasjonale programmet Klimakur 2020 (klimautslippreduksjoner mot 2020) fått utredet hvilke effekter vi kan få ut av ulike tiltak - også når det gjelder transport, arealbruk og utbyggingsmønster (Klima- og forurensningsdirektoratet 2010).²

Kommunene har gjerne også en rekke lokale målsettinger knyttet til arealbruk, miljø (støy, støv, avgasser, mv), trafikk og tilgjengelighet (fremkommelighet, barrierer) mv. Derfor må vi forvente at tiltak gjennomføres – og da ikke minst innenfor temaet parkering. Kommunene kan opptre kreativt og selv demonstrere hvordan parkering kan tjene som ett av de virkemidlene som benyttes for å nå både lokale, regionale og nasjonale og globale mål om utslipp. Offentlige virksomheter må i hvert fall kunne begrense antallet og styre bruken av de parkeringsplassene som tilbys de ansatte.

Tiltak må gjennomføres for å rette opp den uheldige utviklingen som har blitt resultatet av at kommunene gjennom mange år hatt som målsetting å dekke **etterspørselen** etter parkeringsplass i ulike lokaliseringer og sammenhenger. I stedet burde man spurt hva som er det faktiske **behovet** og så utredet hvordan det eventuelt kan tilfredsstilles.

Tidligere har hvert utbyggingsprosjekt gjerne fått sin egen parkeringsløsning basert på et ønske om å dekke etterspørselen og vel så det utenfor gategrunn. Både myndigheter og private aktører har så brukt store ressurser (penger og arealer) på å tilrettelegge for parkering. Spørsmålet er hvordan vi kan stake ut en ny kurs og om vi kan gjenvinne kontrollen over den store andelen av parkeringsplasser som er privat eiet. Kan antallet plasser reduseres? Kan

¹ Det kan stilles spørsmål ved om myndighetene på ulike nivåer fremstår som gode forbilder på hvordan parkeringstiltak kan benyttes til å nå målsettinger de selv har vært med på å vedta.

² <http://www.klimakur.no/>

parkeringsplasser eksproprieres? Kan de pålegges avgifter? Kan de belegges med skatt (en form for eiendomsskatt eller en avkjørsels-/tilknytningsavgift)?

Det er et stort gap mellom etterspørsel og behov i denne sammenhengen. En av de virkelige store utfordringene er nettopp å finne ut hva behovet er. Det er som kjent svært mange som mener å kunne rettferdiggjøre sin egen bilbruk og derved sitt parkeringsbehov - og da mener de ofte også at andre skal betale hva det koster.

Man kan begrense eller styre parkeringstilbudet i sentrale deler av en by, men det har ofte liten betydning for det samlede transportarbeidet hvis man unnlater å ta opp spørsmålet om en sterkere styring også i byens ytterområder og et samarbeid med nabokommuner. En samordnet, regional parkeringspolitikk kan derfor være nødvendig.

Parkering dreier seg kanskje mer om arealbruk enn om transport?

Bør parkering være et eget politikkområde eller er det bare en samling virkemidler til bruk innenfor andre politikkområder (lokalt miljø, klima, transport, arealbruk og utbyggingsmønster, helse, boligenes kostnad, mv)? Kanskje det primært bør ses som en del av arealplanleggingen?

Det er vanskelig å finne tall på hvor stor andel av arealene i et byområde som beslaglegges til parkering, men andelen er åpenbart stor. Av ulike grunner kan andelen av en tomt som benyttes til parkering sies å øke med avstanden fra sentrum. Areal i noe avstand fra bykjernen er billigere og det koster lite å asfaltere noen ekstra plasser.

Hvis næringsvirksomheter lokaliserer seg slike steder for å kunne tilby ansatte og kunder parkeringsplass, er det naturlig å spørre om det vil påvirke et lokaliseringsvalg om vi sier nei og heller begrenser tillatt antall plasser.

Kanskje vi skal sette normer for hvor andel av en tomt kan benyttes til parkering? Vi kan kreve at parkering skal skje i fleretasjes anlegg eller underjordisk. Hver plass kan derved bli så dyr at utbygger selv ønsker å redusere antallet. Areal som benyttes til parkering bør i sin helhet være med når vi beregner utnyttelsen av en eiendom.

Vi kommer langt hvis vi begynner å betegne parkeringsplassene på overflaten som et ”midlertidig arealbeslag”. Parkeringsarealene gir mulighet for fortetting og bedre utnyttelse av tomtene. Parkeringsarealene kan med andre ord anses som reserver for en annen og kanskje mer nyttig utnyttelse og derved bidra til den byutviklingen som vi ønsker.

Ulike parkeringsmarkeder kan komplisere parkeringspolitikken

- Boligparkering
- Arbeidsplassparkering
- Kundeparkering (innkjøp, tjenester, mv)
- Parkering knyttet til fritidsaktiviteter
- Besøksparkering
- Mange andre formål

En helhetlig parkeringspolitikk må omfatte en rekke forskjellige delmarkeder. Det er en sammenheng mellom disse markedene, men i noen grad kan de behandles uavhengig av hverandre. Gjennomgående temaer bør hele tiden være sambruk og synliggjøring av kostnadene.

Vi må ikke glemme at en bil bare kan stå ett sted ad gangen. Derved vil de fleste parkeringsplasser alltid stå ubenyttet. Parkeringsplasser med svært dårlig utnyttelse kan observeres i de fleste byer (f. eks ved idrettsarenaer og eksterne arbeidsplasskonstrasjoner uten skiftordning). Med andre ord er det viktig å få til ordninger for å samordne bruken av

private og offentlige plasser. Eller kanskje helst å sikre at mest mulig av tilbudet er kommunalt eiet eller under kommunal kontroll med sikte på å legge grunnlag for en tydelig parkeringspolitikk og sambruk av parkeringsplassene.³ Et viktig tema bør hele tiden være å synliggjøre kostnadene

Det er vanskelig å gjøre gode undersøkelser av hvor mange parkeringsplasser som finnes i et byområde. Det finnes referanser som angir alt fra tre til seks plasser per bil. Vi vet at det stort sett må finnes minst én plass knyttet til hver bil nær bileierens bolig. Det kan også vær mer, for vi skal jo ha plassert våre ulike tilhengere, campingvogner, mv.

Og så står det en parkeringsplass og venter på bilen ved ulike målpunkter som kan være arbeidsplass, kjøpesenter eller noe annet. Selv om vi får til en viss grad av sambruk, finner vi et samlet arealbeslag som nesten er skremmende. Går vi ut fra 18-25 kvm per bilplass og begrenser oss til tre plasser per bil, ser vi at vi avsetter nesten like mange kvadratmeter til bilen vår som vi gjør til oss selv i boligen vår!

Eksempler på stimulans

Nasjonale myndigheter gir føringer og anbefalinger, men det overlates til lokale myndigheter (kommunene) å praktisere parkeringspolitikken. En restriktiv parkeringspolitikk innbærer ofte upopulære tiltak og derved liten gjennomføringslyst hos lokale politikere. Derfor blir det sjelden gjennomført en helhetlig parkeringspolitikk. I stedet blir det gjennomført enkelttiltak som gjerne er ukontroversielle. For å komme videre, lokker staten i Norge med penger til de byer/regioner som innfører restriktive tiltak overfor biltrafikken, legger bedre til rette for gang og sykkel eller forbedrer kollektivtilbudet.

Tretten byområder er med i en nasjonal satsning kalt "*Fremtidens byer*". Arealbruk og transport er ett av fire deltemaer som tas opp. Parkering anses å være en viktig faktor både for arealbruken og for hvordan transportene utføres.

Videre kan byene (de største) konkurrere om statlige *Belønningsmidler*. Hvert år belønnes byer som kan dokumentere en restriktiv holdning til bilbruk og/eller et forbedret kollektivtransporttilbud, med noen millioner kroner. Tre byer (Kristiansand, Trondheim og Buskerudbyen/Drammen) har man satset stort og fått til en fireårig avtale med staten. Det forplikter.⁴

Prinsipielt sett er det enkelt å styre nye parkeringstilbud. Da er det en del av planprosessen. Etter hvert får flere og flere kommuner maksimumsnormer i stedet for de tradisjonelle minimumsnormene. Det er ikke lenger så interessant å sikre at det blir nok plasser til å tilfredsstille en forventet fremtidig etterspørsel. Man ønsker heller å begrense tilbudet. Synliggjøring av de reelle kostnadene ved å bygge mange parkeringsplassen har ført til at utbyggere har fått økt forståelse for å begrense antallet.

Fordi vi ikke har ønsket å synliggjøre parkeringskostnadene, oppfører vi oss som og nærmest forventer, at parkering er gratis. Eksempelvis blir ikke parkeringen skilt ut som et eget kostnadselement i tilknytning til boligprosjekter i Norge. Parkering blir derved en del av boligkostnaden, mens det egentlig burde være en del av kostnaden ved å eie og bruke bil. Hvis kostnaden for parkering fordeles på alle boligene i et prosjekt, synes det lite rettferdig overfor dem som ikke kan eller ønsker å eie bil. Dette kan endres ved å skille parkering og

³ I noen situasjoner har man i enkelte byer funnet å kunne redusere krav til antall plasser med 30 % ved å stille krav om det organiseres med sikte på sambruk.

⁴ Oslo er i år litt fornærmet fordi de ikke fikk spesiell uttelling for økt antall kollektivreisende. Staten savnet trolig at kommunen også gjennomførte restriktive tiltak.

bolig. Da kan plassene leies ut til beboerne på et markedsmessig grunnlag. Boligene blir billigere og bilholdet dyrere! I hvert blir mer av bilholdskostnaden synliggjort.

Ulike virkemiddel rettet mot eksisterende parkeringstilbud

I mange byer finner vi en situasjon der de fleste parkeringsplasser som allerede er etablert, er privat eiet og administrert. Er det nødvendig at byene gjenvinner kontrollen over større deler av parkeringstilbudet? Hvordan kan det skje?

Bruken av disse parkeringsplassene er ofte gratis for brukeren, mens vi alle er med på dekke inn kostnaden gjennom de prisene vi betaler for varer og tjenester. Vi betaler for bilparkeringen selv om vi går eller sykler.

Det er klart at mye av dagens trafikk- og miljøproblemer er skapt av at utbyggere og arbeidsgivere har fått anledning til (eller har blitt pålagt) å tilby sine ansatte og kunder parkering. Hvis dette tilbudet skal begrenses i ettertid, trengs det trolig endringer i lovverket og et samspill med tiltak som kan forbedre alternative transportmåter (gange, sykkel, kollektivtransport).

Uten et godt parkeringstilbud vil det være fornuftig å velge beliggenhet i tilknytning til en stasjon, knutepunkt, holdeplass, mv. Maksimalnormer kan som nevnt bidra til å styre lokaliseringvalg. Antall plasser som tillattes kan spesifiseres i planbehandlingen. Kanskje kan man også bestemme til hvilke formål og angi eventuelt andre reguleringer knyttet til nye plasser.

Det vil føre for langt her å gå inn på de mange ulike tilnærminger som beskrives i litteraturen. Stikkord som Cash-out (USA) og Workplace Parking Levy (UK) refererer til myndigheters kreative forsøk på å få til en prising av arbeidsplassparkeringen. Nasjonale myndigheter gir muligheter gjennom lovverket, men lokale myndigheter (og arbeidsgivere) må følge opp.

Både i Norge og Sverige forutsetter skattelovgivningen at fordelene av gratis parkering skal beskattes. Det har vist seg vanskelig å få til i praksis, men i begge land arbeides det med få det til. En utfordring er å få fastsatt verdien av en plass og knytte dette til den enkeltes bruk av plassen. Det synes å være vanskelig å få aksept for at det kan fastsettes en sjablonpris – f. eks. tilsvarende kostnadene for kollektivreiser i en region koster.

Vi har ikke amerikanske tilstander - ennå, men vi kan ende med en tilsvarende redselssituasjon som er dokumentert fra byer i USA. Mye av trafikken i byområdene består ikke av at folk skal noe sted med bilen sin. De som kjører på gatene har egentlig allerede ankommet dit de skal, men det gjenstår å finne en parkeringsplass. De leter! (Shoup 2007)

Det kan da være fristende å anlegge langt flere parkeringsplasser ved sentrale målpunkter. Men da får vi mer kjøring, for noen avholder seg allerede fra å kjøre fordi de vet det er vanskelig eller kostbart å parkere. Derimot kan vi redusere antall parkeringsplasser. Da vil færre forsøke seg med egen bil. Eller vi kan prise parkeringsplasser riktig slik at etterspørselen samsvarer bedre med tilbudet.

Donald Shoup diskuterer mange sider ved dette i sin bok ”The high Cost of Free parking” (2005). Den samme Shoup har også anbefalt at gateparkering bør prises så høyt at ca 15 % av plassene til en hver tid står ledig. Da slipper vi den såkalte søketrafikken etter ledig plass.

I California ble det tidligere i år vedtatt et lovforslag som skal gjøre det ulovlig for staten å subsidiere parkeringsplasser (California senate 2010). Graunnetlaget for loven er at lavt prisete parkeringsplasser antas å medføre et overforbruk. Senator Lowenthals lovinitiativ innebærer også et poengsystem der vel 20 ulike typer parkeringstiltak gis en poengbelønning gradert fra 2 til 20. Lokale eller regionale myndigheter som opptjener et visst antall poeng belønnes med

å bli prioritert i konkurransen om statlige tilskudd. Dette kan ses som en mer konkret tilnærming enn den norske belønningsordningen.

For å stimulere folk til å velge en bil som er drevet elektrisk eller med hydrogen vurderes det nå i Norge om disse bilene skal få gratis parkering også i private anlegg. Vi utreder nå hvilke økonomiske konsekvenser det kan få for kommunene og parkeringsselskapene. Uansett er det ikke et tiltak som er rettet mot å begrense biltrafikken, men det skal påvirke hva slags bil som benyttes kan det få miljømessig betydning – lokalt og globalt..

I den norske nasjonale transportplanen har Samferdselsdepartementet nevnt at man vil utrede muligheten for å gi kommunene bedre anledning til å kontrollere bruken av de private plassene (SD 2009). Blant annet utredes det om kommunene innenfor en samordnet areal- og transportpolitikk skal få anledning til å bestemme at private parkeringsplasser skal avgiftsbelegges. Det vurderes både et pålegg om at eieren selv skal avgiftbelegge plassene og om kommunene alternativt selv kan innføre kommunale parkeringsavgifter på slike plasser. Forskjellen består i hvem som skal få disponere inntektene. Dette har ikke bare å gjøre med et ønske om å redusere transportarbeidet, men også om å sikre et videre liv for sentrums handel.

Dette er i så fall en variant av det engelske WPL der det er arbeidsreisene som er i fokus. Det er opp til arbeidsgivere som disponerer 10 plasser eller mer, om den årlige avgiften per plass skal videreføres til de ansatte som benytter plassen. Ordningen innføres i Nottingham i 2010-2011.

En videreføring av slike ordninger vil være en generell skatt/avgift på de parkeringsplassene som tilbys og da uavhengig av sammenhengen (den primære brukergruppen). Dette vil likevel ikke sikre at det er brukeren som betaler, noe som trolig er viktig hvis formålet er å begrense billbruken.

Norske politikere er blitt svært glade i begrepet innfartsparkering (Park and Ride). Det er jo ikke restriktivt og anses derfor å være ”salgbart” uten at det medfører politisk belastning. I mange sammenhenger er det likevel tvilsomt om det har vesentlig betydning for den samlede bilbruken verken sentralt i en by eller i byregionen som helhet. For å få folk til å benytte plassene synes det i denne sammenhengen å være akseptert at det skal være gratis. Men hvem er det da som betaler det tilbudet koster? Alle kollektivtrafikantene? Skattebetalerne?

Sats på å forbedre kunnskapen om parkering og parkeringens virkninger

Parkerte biler skaper ikke i seg selv nevneverdige trafikkproblemer, men når det legges til rette for at mange biler samtidig kan brukes som transportmiddel - mellom to fritt valgte parkeringsplasser – skapes trafikk – og ofte mer trafikk enn gatesystemet kan avvikle.

Hvis vi ser på våre byer på bilder tatt fra satellitt får vi et inntrykk av at det er bilene (dvs parkeringsplassene) som er den dominerende arealbruken i byenes ytterområder. Og det er de arealene vi ser. Vi vet at det er ytterligere mange kvadratmeter som benyttes til parkering i underjordiske anlegg og i fleretasjes parkeringshus. Hvis vi overdriver arbeidet med å dekke overflaten med et tett materiale (betegnet astalt) kan vi skape ytterligere utfordringer med hensyn til økt avrenning og redusert grunnvannsstand.

I flere byer arbeides det med en ny overordnet parkeringspolitikk eller parkeringsstrategi. Også i Skandinavia har noen er tatt fatt på dette – f. eks. Malmø, Gøteborg og kanskje København. Dette tyder på en økt forståelse av at parkering er et viktig tema i seg selv, men det bør ikke tas opp uavhengig av andre utfordringer enten de er begrenset til egen by, en større region, nasjonale målsettinger eller et globalt ansvar.

Hvis parkering skal bli en del av den pakken med tiltak som må til for å begrense bilbruken i byområder er det nødvendig å bedre grunnlaget for å konkretisere tiltakene og kunne utrede effekter og andre konsekvenser. Vi må bli ferdig med å omtale parkeringspolitikk som et potensielt virkemiddel. Da må nasjonale myndigheter tydeliggjøre rammebetingelser og behovet for en tydelig lokal politikk. Politikken og tiltakene må tilpasses byenes størrelse.

Avklaringer kan for eksempel gjelde:

- **Kontroll med hele parkeringsmarkedet.** Er det mulig å få bedre styring med bruken av eksisterende parkeringsplasser? Hvordan kan kommunene gjenvinne kontrollen når så stor del av markedet er privat? Hvilke lovendringer er nødvendige? Gir det grunnlag for mer effektivt bruk av parkeringsplassene?
- **Synliggjør hva parkeringsplasser faktisk koster samfunnet, bedriftene og brukerne.** Dette kan påvirke utbyggere, detaljhandelen og arbeidsgivere til kritisk vurdering av dagens subsidiering av parkeringsplassene. Det gjenstår en god del utredningsbehov på dette temaet.
- **Parkeringstiltak som kan påvirke virksomheters lokalisering.** I denne sammenhengen er kunnskap om parkeringsplassers kostnader og effekten av maksimalnormer nødvendig. Som grunnlag for en slik restriktiv politikk må det skaffes kunnskap om hva som er et reelt parkeringsbehov i ulike situasjoner og hvilken effekt restriksjoner vil kunne få.
- **Utrede og dokumentere betydningen av en regional parkeringspolitikk.** Trengs det nasjonalt styring for å få gjennomslag for en samordning av parkeringspolitikk i nabokommuner. Hvordan skal et slikt samarbeid organiseres? (Det er vanskelig for en kommune alene å gjennomføre en restriktiv parkeringspolitikk når man er i en konkurransesituasjon overfor nabokommuner).
- **Vi vet ikke nok om parkeringens priselastisiteter.** Tradisjonelt har parkeringstilbudet (prisen for å parkere) vært dårlig ivaretatt i det modellverktøyet som brukes i planlegging og utredning. Det er nødvendig å styrke kunnskapen om hvordan parkeringskostnader kan påvirke både transportmiddelvalg og valg av målpunkt for en reise. Kunnskap om prisfølsomheten (avgiftssystem og avgiftsnivå) kan gi grunnlag for å utforme en prispolitikk basert på differensierte avgifter som virkemiddel for å nå ulike målsettinger.
- **Innfartsparkering – innebærer det egentlig tilrettelegging for bilbruk?** Er dette et tiltak vi skal bruke når målet er å begrense bilbruken? Det bør uansett avklares bedre i hvilke sammenhenger det er et nyttig tiltak og få dette synliggjort. Hvis innfartsparkering faktisk er viktig bør det samles mer kunnskap om hvordan slike tilbud gjøres attraktive (slik at de blir brukt) og retningslinjer for hvor de best kan lokaliseres.
- **Det bør lages en oversikt over parkeringens betydning for kommunenes økonomi.** Dette gjelder ikke bare direkte kostnader og inntekter, men også anslag på hva det betyr for sysselsetting, næringslivets lokaliseringvalg, konkurranseevne, mv. Dette er utvilsomt vanskelige og til dels følelsesladede temaer.
- **Prinsipper for frikjøp.** Skal det være en frivillig ordning eller skal den være tvungen (dvs at kommunene bestemmer). Bør det lages klare regler for hvor store frikjøpsbeløpene skal

være? Hvilke forpliktelser påtar kommunene seg? Har de mulighet til å overholde forpliktelser til å bygge parkeringsanlegg i kommunal regi for de beløpene som hentes inn?

- **Det bør utredes om en annen organisering av boligparkeringen kan gi rimeligere boliger – for noen.** Dette må ses i sammenheng med at det er et behov for bilfrie boligprosjekter. Når det gjelder boligparkering ønsker vi ofte at behovet i størst mulig grad skal dekket. Det synes likevel ikke å være en politikk for hvordan dette bør gjøres. Vi bør finne ut hvordan boligparkering skal finansieres og organiseres. Kanskje det bør skilles helt fra selve boligen? I dag hender det at utbyggerne selv skiller garasjene fra boligene og lager et eget marked ut av dette.⁵
- **Sykkelparkering.** Hvis myndighetene mener alvor med satsningen på sykkelveier og oppmuntring til bilbruk, må man legge til rette for sykkelparkering. I motsetning til det som ofte er politikken med hensyn på bilparkering (restriksjon) må man forsøke å dekke etterspørsel etter sykkelparkering selv om det må skje på bekostning av eksisterende bilplasser. Det bør utredes hva denne etterspørselen kan bli i ulike situasjoner og hvordan den skal tilfredsstilles. Dette gjelder også krav til lokalisering og utforming av sykkelparkering.
- **Parkeringsens arealbeslag.** Når vi ser bort fra sentrumsområdene, legges parkeringsplassene stort sett på bakkeplan og beslaglegger derved betydelige arealer. Dette kan sees som en dårlig utnyttelse av byens arealer og det bidrar til byspredning. I dag finnes det ikke god statistikk over hvor mange parkeringsplasser som tilbys eller hvor store arealer som beslaglegges. Det bør arbeides med å finne metoder for å beregne dette arealet som grunnlag for en bevisstgjøring av utfordringene. Også EL-biler beslaglegger areal!
- **Boligsoneparkeringens muligheter.** Mange byer i Norge og andre land benytter boligsoneparkering som et virkemiddel for å begrense bilbruken til sentrale områder eller til arbeidsplasskonsentrasjoner utenfor sentrum. Introduksjon av et slikt tiltak medfører vanligvis at man også innfører en avgift for å få tillatelse til å parkere innenfor sonen. Denne avgiften kan være nærmest symbolsk (begrenses til å dekke administrasjonskostnadene) eller den kan settes så høyt at den blir et virkemiddel som oppmuntrer til i større grad å legge til rette for parkering utenfor gategrunn. Kan det på denne måten etableres et marked for nye parkeringsanlegg i eldre boligstrøk? Det kan være behov for en gjennomgang av ulike erfaringer med og muligheter knyttet til boligsoneparkering som grunnlag for en veileder.
- **Parkering ved arbeidsplassene bør ikke være gratis eller subsidiert.** I litteraturen har den samlete verdien av gratis parkering til ansatte blitt beskrevet som vesentlig mer verdifull enn andre frynsegoder. Ansatte skal i prinsippet skattlegges for verdien av en parkeringsplass, men i dag aksepteres det at bilbruk subsidieres gjennom parkeringen.. Det bør utredes hva dette tilbudet egentlig koster og hvordan man kan endre på praksis. Gratis arbeidsreiseparkering er klart den største utfordringen i dag.

Det føres ikke en bevisst og helhetlig parkeringspolitikk i norske byer i dag. Dette gjelder uansett byenes størrelse. Noen byer har vedtatt maksimalnormer for etablering av nye parkeringsplasser i forbindelse med ny utbygging. Det er et spørsmål hvordan dette følges opp

⁵ I enkelte byer i utlandet har man valgt å tilby bilfrie boligprosjekter. Dette innebærer at beboerne ved å forplikte seg til ikke å ha bil, kan få vesentlig billigere boliger. Eventuelt etableres det et system med et antall biler som står til eiernes disposisjon. Slike bilfrie prosjekter finnes i hvert fall i England, Tyskland, Nederland og USA.

og hvilken betydning det har på kort og lang sikt hvis det ikke ses i sammenheng med andre restriktive parkeringstiltak.

Parkeringspolitikk knyttes ofte til spørsmål om begrepet tilgjengelighet. Man synes å være like opptatt av *tilgjengelighet med bil* som av *generell tilgjengelighet*. Diskusjonen om folks rett til - og mulighet for - å velge transportmiddel for ulike reisemål blir derfor en del utfordringen knyttet til parkeringspolitikken. Som grunnlag for en diskusjon av kommunal parkeringspolitikk er det med andre ord nødvendig at det blir klargjort hvorvidt man ønsker å gjøre dette til et virkemiddel for å begrense bilbruken eller ikke.

I årenes løp har det bare vært utført noen få FoU-prosjekter på temaet parkering. En grunn til dette kan være at ansvarsforholdene er uklare. Flere departementer bør ha interesse for temaet, men man synes å skyve ansvaret fra seg. Selv om nye parkeringstilbud i noen grad kan styres gjennom planlegging og byggesaksbehandling tror vi det er lite oppfølging av hvordan restareal brukes i praksis. Dette gjelder også i de tilfelle det er vedtatt et maksimalt antall parkeringsplasser i tilknytning til et prosjekt. Hvis takhøyden i en parkeringsetasje er tilstrekkelig er det i dag etablert et marked for automatiske anlegg der man kan "stable" biler og øke antall plasser vesentlig utover det som var tillatt i utgangspunktet.

Den største utfordringen i tiden fremover er likevel å finne ut hvordan vi kan påvirke bruken av de eksisterende parkeringsplassene som allerede synes å være for mange til at veisystemet kan håndtere den trafikken som tilbudet inviterer til.

Referanser

California Senate 2010

Lowenthal: Senate Bill 518: Vehicles: parking services and fees

Denstadli, Jon Martin, Engebretsen, Øystein, Hjorthol, Randi og Vågane, Liva 2006
RVU 2005. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 - nøkkelrapport. TØI rapport 844/2006

Hanssen, Jan Usterud 2002

parkeringspolitikk og bæredyktig byutvikling. TØI rapport 615/2002

Hanssen, Jan Usterud 2010

Parkering i Sarpsborg. Grunnlag for avklaring av parkeringspolitikken (under arbeid)

Klima- og forurensningsdirektoratet 2010

Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020, TA 2590/2010

Samferdselsdepartementet 2009

Nasjonal transportplan 2010-2019. St.meld. nr. 16 (2008-2009)

Shoup, Donald 2005

The High Cost of Free Parking. American Planning Association. Planner Press

Shoup, Donald 2007

Cruising for Parking. Access no. 30. Spring 2007